RAPPORT

DE

CHARLES BAILLAIRGE

Ingénieur de la Cité de Québec.

SECTION DE 10 MILLES

CHEMIN DE FER

DU LAC ST. JEAN

AU NORD DE

ST. RAYMOND

QUEBEC:

IMPRIMERIE DE GEORGE VINCENT

224, Rue et Faubourg St. Jean

1884

F5012
1884
B57Ra

Digitized by the Internet Archive
in 2013

http://archive.org/details/sectionde10mille00bail

Québec, 25 Janvier 1884

A Son Honneur Le Maire, A MM. les Echevins & Conseillers de la Municipalité.

Messieurs,

Conformément à votre injonction du 14 du mois dernier, me requérant de faire rapport sur cette partie du Chemin de fer de Québec au lac St. Jean qui s'étend entre la rive gauche de la rivière Ste. Anne à St. Raymond et le lac Simon, distance de quelque dix milles : j'ai fait la visite de la section du chemin dont il s'agit, en date du 24 Décembre, accompagné de son Honneur le Maire, de Mr. Light ingénieur du Gouvernement, de Mr. Cadman ingénieur en chef du Chemin, Mr. Scott le secrétaire de la Compagnie, Mr. Cressman le prévenant et actif gérant du Contracteur, et quelques autres personnes intéressées à l'entreprise et à la prosperité de Québec.

Déjà à cette saison une couche de neige dissumulait à l'observation quelques uns des traits les moins saillaints des travaux, tels que la base des rails, leur jointoiement ou les liaisons entre eux, les sleepers, corps morts ou poutres qui de six sur six pouces en carré au petit bout et de huit pieds en longueur, supportent de deux en deux pieds les lisses d'acier, pesant 56 livres à la verge linéaire.

Mais il m'avait été donné dans deux visites déjà faites sur cette section du parcours de la voie ferrée, dans un temps où rien ne se dérobait à une inspection minutieuse, de constater que la qualité des matériaux employés ne laisse rien à désirer.

Le plan du chemin qui accompagne le présent rapport et que vous voyez développé avec la coupe ou section sur la muraille de la salle, indique le cours plus ou moins tortueux du

B157 Ra

tracé motivé par la nécessité de rechercher dans un pays tout de montagnes, comme celui entre Québec et le Lac St. Jean, le cours des rivières, des lacs et des vallées, pour réduire au minimum les hauteurs et inégalités du sol à franchir.

Sur ce plan sont indiqués en bleu, couleur qui a sa raison d'être, les rivières, lacs et cours d'eau ; par une ligne rouge pleine, la voie de feu qui y circule ; en jaune, terre de sienne, les chemins ordinaires qui intersectent la voie ferrée à huit endroits dans ce parcours de dix milles et facilitent par là même le trafic local de l'endroit ; puis les diverses courbes qui se repliant tantôt à droite, tantôt dans le sens inverse, rachètent et relient entre elles les parties droites de la voie. Ces courbes sont désignées sur le plan et profil comme de 1° 2° 3°, &c., ce qui indique le rapport de leurs rayons respectifs ; celle de 1° ou moins étant plus douce, plus plate, plus facile, moins accentuée en un mot que celle de 2° et davantage. Puis la longueur de la courbe, son rapport à la circonférence entiére est coté en degrés et minutes tout auprès et parallèlement à icelle entre les rayons, lignes pointillées en rouge sur le plan, qui à leur sommet ou rencontre renferment et font voir les chiffres indiquant comme je viens de le dire le plus ou moins de courbure nécessité par les circonstances.

D'autres courbes sont formées suivant les exigences du terrain, de deux. trois, &c.. courbes partielles de rayons divers.

Le plan est sur une échelle de 1000 pieds au pouce, plus que suffisamment grand pour qu'aucun détail important n'échappe à l'observation.

Je passe maintenant aux indications du plan-profil représentant la silhouette verticale, la coupe ou section du trajet de la voie.

Il est à propos de faire observer pour ceux qui n'ont point l'habitude de ces sortes de dessins et qui, au premier abord, pourraient croire que la coupe indique les rapports relatifs des hauteurs et longueurs du parcours, qu'il n'en est rien. Au contraire la chose serait impraticable et voici pourquoi. L'échelle du profil actuel est de 400 pieds au pouce dans le sens horizontal ou de la longueur ; ce qui donne pour les distances de 100 pieds entre les piquets ou stations de repaire, un quart de pouce, distance suffisante pour inscrire d'une manière claire et lisible sur les verticales, comme on les y voit à l'encre noire longeant la ligne de base de la section à chaque station de 100 en 100 pieds, les hauteurs d'autant de points consécutifs du sol audessus du niveau des eaux du St. Laurent à Québec Ces chiffres noirs correspondent à la ligne de même couleur qui est la Con-

figuration de la surface du sol tel que relevé à l'aide d'un niveau par l'Ingénieur, l'Arpenteur chargé de cette besogne préliminaire.

La seconde série de chiffres verticaux est celle, également audessus du St. Laurent, à Québec, des niveaux à donner à la chaussée pour y recevoir le ballastage, les sleepers et les rails, "formation level" niveau de base du chemin. Les chiffres rouges se rapportent à la ligne de même couleur indiquant le niveau dont je viens de parler.

Sur la troisième série, les chiffres sont, comme on le voit, tantôt rouges, tantôt bleus, les rouges indiquant les endroits où il y a à remplir ou remblayer la chaussée, là où le sol fait défaut de hauteur; les bleus, ou il y à creuser, fouiller, déblayer le sol sur ses parties trop saillantes pour les réduire, pour les baisser au niveau voulu.

Je viens de dire l'impossibilité dans la pratique d'assujettir l'une à l'autre les échelles horizontale, verticale de la Coupe. En effet si dans le cas actuel l'échelle horizontale égalait la verticale, la feuille aurait pour cette seule section de dix milles une longueur de plus de 150 pieds. Si, au contraire l'on voulait réduire la verticale pour la mettre en rapport avec l'autre, une épaisseur même de quatre pieds en remblais ou en déblais, serait réduite à la centième partie d'un pouce et serait absolument inappréciable à l'œil. A plus forte raison ne saurait-on y apprécier une épaisseur ou profondeur verticale de déblais, remblais n'ayant qu'un pied ou un pouce.

Or l'échelle verticale du profil dont il s'agit est de 30 pieds au pouce ou de treize fois la mesure horizontale et voilà pourquoi les hauteurs exagérées d'autant, ne donnent point et ne peuvent donner une idée exacte de la relativité des rampes ou inclinaisons, c'est-à-dire de leur degré d'inclinaison à l'horizon.

J'ajouterai pour compléter l'intelligence du plan-profil dont il est question et que je crois essentiel ici où l'on n'est encore que peu habitués à ces sortes de représentations graphiques des opérations faites et à faire sur le terrain. dû à notre peu de familiarité avec les chemins de fer, que le rapport des hauteurs des rampes ou inclinaisons ("grades" en Anglais) à leurs longueurs horizontales est figuré au dit plan-profil comme étant de tant par cent. C'est là la manière la plus simple de les indiquer et d'en faciliter l'appréciation. Ainsi une rampe de 1 par cent (1.0 P. C.) indique un pied par cent pieds, c. a. d. 52$\frac{8}{10}$ pieds au mille; 2.0 P. C. veut donc dire 105$\frac{6}{10}$ pieds au mille et ainsi de suite: tandisque 0.1 P. C., 0.2 P. C. etc., signifient respectivement, le point décimal déplacé d'un chiffre

vers la gauche, des nombre dix fois moindres, soit de $5\frac{1}{4}$ pieds à $10\frac{1}{2}$ pds. au mille.

Cette question des rampes est des plus essentielles sur un chemin quelconque et à plus forte raison sur une voie ferrée où le poids, la résistance du convoi est nécessairement limitée à ce que peut entraîner la locomotive sur l'inclinaison la plus forte du parcours.

Il y a cinquante ans, quand les chemins de fer étaient dans leur enfance, quand les engins locomoteurs ne pesaient que de 10 à 20 tonnes : il était urgent de faire des voies qui fussent presque d'un même niveau dans tout leur parcours. Voilà, pourquoi les chemins de fer Européens ont coûté en moyenne cinquante mille louis ($250,000) au mille. Si avec ces engins d'autrefois l'on eut tenté de franchir des acclivités comme celles de nos jours, les roues de la locomotive se seraient tout simplement tournées sur elles-mêmes,sur leur essieu ou axe en glissant sans pouvoir donner de mouvement au convoi.

De nos jours, au contraire, nous faisons des engins de 50 tonneaux, de 80 tonneaux, des monstres même de 100 tonneaux qui par la friction qu'un tel poids produit, fait mordre la roue au rail d'une façon à vaincre toutes les résistances.

Les rampes sur la section de chemin de fer qui nous occupe ne sont pas excessives : les plus fortes sont de 2 . 2 par cent ou de $116\frac{1}{6}$ pieds au mille, tandis que sur plusieurs chemins de fer aux États-Unis et ailleurs ces inclinaisons sont de beaucoup outre-passées, comme j'en ai donné le détail dans l'un de mes deux premiers rapports sur les autres sections déjà parachevées du chemin dont il s'agit.

Ces rampes, il faut le remarquer sont dans la direction ascendante du chemin, c. à d. du Sud au Nord, comme d'ailleurs en feraient naturellement foi les niveaux du sol qui de 500 pieds audessus du St. Laurent à St. Raymond, s'élèvent à 635 au lac Simon, l'autre extrémité de la section ou de 135 pieds au-dessus du pointde départ à la rivière Ste. Anne ; tandisque dans la direction opposée ou de Nord à Sud les acclivités ne dépassent point 1.5 ($1\frac{1}{2}$ P.C.)par cent, soit $79\frac{1}{5}$ pieds au mille. Or, c'est dans ce sens, c. à. d. de Nord à Sud que se fera toujours ou pour de longues années à venir le trafic le plus lourd : bois, pierre, céréales et autres.

Ces rampes auraient certainement pu se réduire, mais à la seule condition d'en faire coûter pour l'exécution du chemin un prix qui l'aurait rendu tout simplement impossible et nous en aurait privé complètement. Cependant l'on pourra un peu plus tard, et du moment que les besoins du trafic le motive-

ront, améliorer la voie en la baissant un peu sur les hauteurs, en la relevant sur les vallées près des rivières où, comme à St. Raymond, un exhaussement d'une dizaine de pieds sur la rivière Ste. Anne réduira de 4 à 500 pieds la longueur de la rampe un peu accentuée immédiatement au Nord de cette rivière, ajoutant d'autant à la partie nivelée du chemin par delà le pont et permettant un élan plus prolongé, une plus grande accumulation de force et de vitesse pour franchir la rampe. La même remarque s'applique en plus, en moins à d'autres acclivités, comme au Nord de la rivière Rondeau où un exhaussement de 5 pieds à l'endroit du pont aurait son avantage.

A côté de ces petits défauts, mettons en évidence que pendant que plusieurs Ingénieurs, Arpenteurs ont cherché en vain pour le chemin qui nous occupe en ce moment, un trajet praticable à travers, les Laurentides, Mr. Cadman l'ingénieur en chef du chemin, sous l'égide puissant de Mr. Light, à su trouver, nous mettre en présence d'une passe dont le niveau sommet est de 500 à 1000 pieds moins élevé qu'on a pu jusqu'ici l'espérer d'après tous les rapports antérieurs sur la possibilité d'un chemin de fer entre Québec, et le lac St. Jean. D'ailleurs, je constate avec satisfaction que les rampes sur la section actuelle sont moins raides, plus faciles que sur les sections antérieurement rapportées et que les locomotives en usage sur le chemin ou qui le seront pourront y traîner à la fois au moins 30 chars sur les rampes les plus accentuées.

De pair avec la question des rampes, comme influence retardatrice de la vitesse des convois, se trouve celle non moins importante des courbes à petit rayon ; mais ici encore Mr. Light, Mr, Cadman ont fait l'impossible en vue des moyens resserrés à leur disposition ; chassant tantôt à l'Est, tantôt à l'Ouest suivant que les épérons des montagnes pour ainsi dire juxtaposées, superposées en ces endroits forçaient l'Ingénieur à tourner un obstacle, que les moyens pécuniaires affectés à l'entreprise ne permettaient point de passer outre par une excavation hors de toute proportion ou par un tunnel non moins coûteux. Cependant, je dirai encore ici comme à l'endroit des rampes, que les courbes sur la section qui nous occupe sont moins nombreuses, moins accentuées que sur les premières sections de ce chemin et Mr. Ridout dans son rapport au Gouvernement Fédéral dit que les rampes, les courbes sur le chemin n'excédent point les limites permises par l'ordre en Conseil du 18 Août 1883.

Mais rassurez-vous, Mr. le Maire, Messieurs : ce ne sont point tout des montagnes. Au contraire, il y a sur cette section une

vallée de grande étendue ressemblant de près à celle de St. Raymond, avec les hauteurs qui la limitent en tous sens ; il y a des terres très fertiles, des habitations de longue main où il existe de l'aisance, du bonheur au sein de la famille, de belles carrières de pierre magnifique, un gneiss s'approchant dans sa composition du granit pur et que j'espère bientôt voir exploiter sur une grande échelle pour l'acquit de Québec et de ses environs, de vastes forêts qui pendant des années à venir vont nous fournir le bois de chauffage, bois de construction.

Espérons aussi que comme presque partout ailleurs au Canada les richesses minérales ne feront point defaut.

Ces courbes dont j'ai parlé, ces rampes, ces acclivités ne sont aucunement de l'importance qu'elles acquièrent entre les grandes villes d'Europe ou du nouveau monde. D'ici à bien des années, le trafic, tout essentiel qu'il soit, qu'il sera entre Québec et le Nord-Est ne motivera qu'un nombre restreint de convois par jour. Ces convois n'étant pas suivis de près par d autres à tout moment du jour et de la nuit comme entre les centres commerciaux, la grande vitesse n'aura aucune raison d'être et sous une moindre vitesse, le frottement, la friction des roues sur les rails diminue d'autant, le danger du déraillement à l'endroit des courbes se réduit à un minimum et le poids des convois que peuvent entraîner les locomotives monstres de nos jours, ces poids, dis-je, sous une moindre vitesse de parcours compenseront pour beaucoup les chargements moins lourds et à plus grande vitesse que motivent les besoins plus multiples, plus pressés des centres de commerce.

Pour dire un mot des traits moins saillants de la section de Chemin dontil s'agit, un coup d'œil sur le plan-profil fera voir la position, la construction même des ponceaux ou culverts tantôt en pierre, tantôt en bois suivant les exigences des lieux et les stipulations du contrat.

A part la rivière Ste. Anne où, sur de massifs piliers en pierre de taille, s'élève une magnifique structure en fer de 225 pieds de portée, ouvrage qui fait tout honneur à la "Toronto" maintenant la "Dominion Bridge Building Co." du Canada ; les autres ponts sur les rivières Rondeau, Jacot, etc., sont d'une construction des plus solides en bois de pin de première qualité et d'une grande force de résistance avec armatures de fer. Constatons ici encore une amélioration, un progrès sur les sections précédentes. Les rails y sont de six livres, plus pesant à la verge linéaire, les coussinets plus solides, les pièces de jointoiement des rails plus fortes, étant en fer angulaire au lieu de fer plat, les joints sont mieux faits et plus résistants.

Le pont Ste. Anne lui-même a été soumis en ma présence durant le printemps de 1883 à l'épreuve d'un convoi continu lourdement chargé stationnant sur le pont même, couvrant toute la longueur du tablier et n'accusant à son centre, lors de l'épreuve, qu'une dépression ou déflection de quelques cinq-huitièmes de pouce. Mr. Light a fait donner à ce pont un surcroit de force de 30 par cent dans le but exprès de le rendre propre à la traversée des engins lourds et puissants qui doivent faire le service sur le chemin sitôt qu'il sera complété. Pour les constructions de ce genre nous pourrons donc maintenant nous suffire à nous même sans sortir dn Canada comme jusqu'ici il a fallu le faire.

La largeur de la chausée à son sommet est de 15 pieds tandisque sur d'autres chemins subventionnés par le Gouvernement, cette largeur n'est que de 12 et même de 9 pieds.

Les déblais sont de 18 à 24 pieds de largeur à la base suivant que le déblais est dans le roc ou dans la terre et en général les rails sont élevés audessus du sol avoisinant d'une manière à prévenir leur encombrement par la neige.

La voie est clôturée des deux côtés sur poteaux de cèdre de 12 en 12 pieds d'un triple cordon composé d'autant de fils de fer à barbes rapprochées, qui tout en fermant le passage aux animaux, aura l'effet, on le comprend, sur un chemin se dirigeant du sud au nord, d'empêcher ces accumulations de neige que sous des circonstances analogues les anciennes clôtures de pieux et piquets font amasser sous l'effet de nos vents d'Est et Ouest qui prédominent en ce pays.

Les chemins ordinaires qui traversent la voie ferrée sont partout munis d'impasses aux annimaux, " cattle guards" ; les fermes, les terres successives ont leurs pontages sur les fossés, leurs barrières.

Une ligne de télégraphie vient compléter les besoins de la route. Elle est déjà érigée et fonctionne sur toute l'étendue de la section et au-delà.

Le ballastage de la voie est encore incomplète à quelques endroits. Ce ballastage qui consiste d'ordinaire en une couche d'un à deux pieds d'épaisseur de sable et gravier que l'on superpose à la chaussée pour élever davantage les rails avec leurs supports en bois, dans le triple but de les niveler plus parfaitement, de les dégager de la neige et de permettre aux eaux de surface de s'égoûtter, s'infiltrer à travers le gravier, ne saurait se compléter d'un seul trait. Il y a à faire la part des affaissements du sol qui compose le remblais. Cet affaissement, refoulement se fait avec lenteur sous l'effort du poids des locomoti-

ves et convois, comme sous celui des pluies et ne saurait guère atteindre son maximun avant l'espace d'une à deux saisons. L'on a remarqué la même chose sur le chemin de fer du Nord pendant les deux premières années après sa sa confection. Le nivellement voulu ne s'effectue d'ordinaire que par deux opérations successives, quelque fois trois à certains endroits ; c'est ce que constate Mr, Ridout dans son rapport sur le chemin fait au Gouvt. Fédéral.

Il y a nécessairement aussi sur un chemin tout neuf, des défauts d'excentricité, des " anguilles " en langage vulgaire, que l'on rectifie en même temps que le nivellement en chassant à droite et à gauche et à la fois les rails parallèles avec les sleepers auxquels ils sont attachés, assujettis.

Ces défauts de nivellement, d'excentricité se rectifieront au printemps sous les stipulations du contrat qui l'exige ; de même que les rares parties de chemin où les rails franchissent maintenant les ravins sur des chevalets (*trestle–work*) se rempliront au printemps et feront place à une chaussée continue en matières impérissables.

Messieurs Ridout et Light de la part de leurs gouvernements respectifs ont déjà depuis plus de trois mois fait leurs rapports se déclarant satisfaits du chemin et que les conditions requises y ont été observées. La corporation de Québec ne saurait exiger davantage.

Félicitons-nous Messieurs de ce que le chemin de fer de Québec au Lac St. Jean, qui comme celui du Nord a été pendant tant d'années à l'étude, sans progrès sensible, est enfin en bonne voie de se réaliser sous la main active de M. le contracteur Beemer qui a la réputation de bien faire son ouvrage, de le pousser de l'avant, de faire même au besoin plus que ne l'exigent ses divers contrats.

On ne parlera plus maintenant, espérons le, d'un chemin devant s'arrêter à St. Raymond, comme on s'est plu si souvent, si longtemps à le dire. Tout fait foi du contraire; M. Beemer sous les soins vigilants de son ingénieur M. Hoare, aidés tous deux des conseils, de l'experience du reste de son personnel, de l'ingénieur du chemin M. Cadman, de M. Light et autres, de M. Scott le secrétaire-ingénieur de la Compagnie, a érigé au lac Simon et au-delà, une foule de bâtisses, tout un pétit village pour loger ses employés, ses manœuvres, des écuries pour ses trente chevaux et au-delà. des magasins déjà remplis d'un outillage varié ; des forges et usines. pour la confection des machines, réparation des outils, etc. Sur les lieux se trouve une boulangerie en règle, et tout à côté un ma-

gasin d'effets divers où les hommes sans se donner la peine, le coût, le retard d'un voyage à Québec peuvent trouver tout ce qu'il faut pour subvenir à leurs besoins ; puis enfin, jusqu'à une poudrière.

Deux pelles à vapeur faisant chacune l'ouvrage de 75 hommes, des forêts aussi à vapeur (*steam drills*) sont rendues sur les lieux et quelque cent à deux cents hommes sont déjà activement occupés sur un parcours de 6 miles à pousser de l'avant la parachèvement de la section de dix milles qui suit immédiatement celle dont il est question dans ce rapport. A cet effet aussi le contracteur a sur les lieux de 40 à 50 wagons, voitures, 50 chars-plateformes, 18 à 24 chars à bascule, des charrues, 3 engins locomoteurs ; puis il a, sous son contrat, doté la cie d'une nouvelle locomotive pesant 84,000 livres à cylindres de 17x24 pouces avec un tender de 50,000 lbs pour le service de la section maintenant ouverte au trafic.

Il est bon de dire ici que le roulant de la Compagnie (*rolling -stock*) consiste en 4 locomotives, 3 chars à passagers, 1 char à baggage, servant aussi de bureau de poste, 1 char à bestiaux, 1 char à marchandises, céréales, etc. 3 chars clos, 55 chars-plateformes, 1 charrue à vapeur, etc., etc.

Quant au coût proportionnel de cette section comparé à celui du chemin tout entier, M. Cadman est d'opinion, comme en fait foi le rapport de la compagnie transmis au gouvernement Fédéral en date du 4 mai dernier [No. 31,316), que la section de 10 milles de chemin de fer au Nord de St. Raymond est une juste moyenne (a fair average) de la ligne entière entre St. Raymond et le lac St. Jean ; ce qui veut dire en même temps que les rampes et courbes sur le reste du parcours entre le lac Simon et l'extrémité du chemin,ne le céderont en rien à celles déjà rapportées.

Puissions-nous messieurs en 1886 nous serrer tous la main sur les bords du lac St. Jean ; puis, avec un élan simultané, nous diriger encore vers le Nord pour atteindre avant l'échéance d'une autre décade les bords du grand lac Mistassini, et de là par la vallée du " Rupert " la baie James à l'extrémité sud de la baie d'Hudson, ouvrant ainsi à nos enfants un plus vaste champ d'exploitation, une ligne de communication plus courte, plus directe entre les eaux poissonneuses de cette vaste mer intérieure de l'Amérique du Nord, le Canada, le reste de l'Amérique, l'Europe et que sais-je encore ; nous émancipant ainsi une fois pour toutes de cette idée dominatrice qui nous à jusqu'ici étreints dans ses serres étroites, que le com-

merce de bois faisant défaut il ne nous reste plus rien à exploiter au Canada.

Remercions le Gouvernement Fédéral de ce qu'il à déjà fait pour le Chemin de fer du lac St. Jean, mais rappelons lui respectueusement que s'il a dépensé tant de millions pour le Nord Ouest, héritage de la province sœur d'Ontario ; nous aussi, la province de Québec, nous avons des exigences, des droits auxquels le gouvernement ne saurait se soustraire: celle entre autres de nous ouvrir un chemin vers le grand Nord Est où nos enfants puissent sans trop s'éloigner des foyers de leurs péres aller tenter fortune.

La Société de Géographie de Québec sous la présidence de Mr. le Colonel Rhodes, vice présidence de Mr. l'Echevin Chouinard, avec M. F. D. Tims du trésor provincial comme secrétaire actif, aidés de Mr. Fletcher et autres et d'un conseil de cinq membres dont le soussigné fait partie, s'est déjà acharnée. à la conquête de ce pays de minéraux et de fourrures. La soirée du Colonel, au St. Louis devant un auditoire d'élite en a déjà fourni la preuve convaincante.

En cette occasion plusieurs personnes à la suite des éloquents discours du président et de M. Chouinard, ont pris la parole: entre autres le Lord Evêque anglican, les RR. MM. Hamel et Laflamme, l'Hble M. Lynch ministre des Terres de la Couronne, M. Dobell, M. Scott et autres suivis de l'Hble M. Langelier maire de Québec qui est venu nous rappeler tout l'intérêt qu'il porte à cette section du Pays, comme en font foi les explorations qu'il y a fait faire par M. l'arpenteur Dumais à 100 milles au Nord du lac St. Jean pendant qu'il était au gouvernement de la province en sa qualité de ministre des terres de la Couronne : et je suis maintenant en position de vous an noncer que les efforts de la société de géographie vont être couronnés de succès et que dès la fin juin prochain MM. Bignell et Comeau arpenteurs, explorateurs accompagnés d'une escouade de la commission géologique du Canada, doivent partir pour un voyage de deux ans, devant faire le relevé du Mistassini et du pays qui le relie d'un côté à la baie James, de l'autre à la vallée du lac St. Jean la commission ayant affecté $6000 à ce service sur les $12,000 ; voté pour l'étude géologique du Canada : les Gouvernements Fédéral et Local devant chacun voter une somme additionnelle de $4000 pour compléter le coût de l'expédition.

Continuons donc l'œuvre si bien inaugurée par notre détermination de pousser de suite jusqu'au lac St. Jean pour de là pénétrer plus avant dans un pays tout d'avenir.

Je conclus mon rapport sur cette section du chemin de fer entre Québec et le Lac en recommandant que la Corporation, comme l'ont déjà fait les gouvts. Fédéral et Local, s'exécute vis-à-vis de la compagnie en lui soldant l'installement voulu par les conditious attachées à la souscription de la Cité en faveur de ce chemin dont on n'entreverra que plus tard toute l'utilité, toute l'importance.

CHS. BAILLAIRGÉ, A. M.

Ingénieur de la Cité

M. S. R. C. etc., etc.